Deutscher Bundestag **Drucksache 16/7644**
16. Wahlperiode 21. 12. 2007

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/7405 –

Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes an den neuen europäischen Rechtsrahmen für den öffentlichen Personennahverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 16/6544 konstatiert, dass Anpassungsbedarf vor allem beim Personenbeförderungsgesetz (PBefG) durch die Umsetzung der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (PSO-VO) bestehe.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates ist am 3. Dezember 2007 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht worden (ABl. EU Nr. L 315 S. 1). Sie tritt am 3. Dezember 2009 in Kraft.

Wie in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Auswirkungen der Europäischen Nahverkehrsordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße auf die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes und die bisherige Genehmigungspraxis von Linienverkehrsgenehmigungen“ (Bundestagsdrucksache 16/6544) ausgeführt wurde, bereitet die Bundesregierung zurzeit eine Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und weiterer Vorschriften vor. Sie beteiligt hierbei die Bundesländer, die für die Organisation und Finanzierung des Nahverkehrs sowie für die Ausführung des PBefG zuständig sind, und wird auch frühzeitig die betroffenen Interessenverbände einbeziehen. Es ist beabsichtigt, nach Abschluss der Vorarbeiten einen Gesetzentwurf vorzulegen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 19. Dezember 2007 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Verleiht nach Auffassung der Bundesregierung die Linienverkehrsgenehmigung nach PBefG ein ausschließliches Recht i. S. v. Artikel 2f PSO-VO, und wie begründet die Bundesregierung diesen Standpunkt?

Zu dieser Frage gibt es unterschiedliche Auffassungen, die noch einer näheren Prüfung bedürfen. Die Bundesregierung strebt bei der Anpassung des PBefG eine rechtssichere Lösung an.

2. Können Linienverkehrsgenehmigungen, die vor dem Inkrafttreten der PSO-VO Ende 2009 außerhalb eines transparenten und diskriminierungsfreien Genehmigungsverfahrens – beispielsweise in Teilen Baden-Württembergs, in denen das Auslaufen der Linienverkehrsgenehmigung bislang nicht publiziert wird – erteilt wurden, weiterhin ihre Gültigkeit behalten?

Nach Artikel 8 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 muss die Vergabe von Aufträgen für den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße ab 3. Dezember 2019 im Einklang mit Artikel 5 erfolgen. Vor diesem Zeitpunkt vergebene Aufträge – und Gleiches gilt nach Auffassung der Bundesregierung für Genehmigungen nach dem PBefG – bleiben gültig, auch wenn sie außerhalb eines transparenten und diskriminierungsfreien Genehmigungsverfahrens im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben worden sein sollten.

Die Bundesregierung macht sich die Bewertung der Fragesteller zum Verfahren in Teilen Baden-Württembergs nicht zu eigen.

3. Inwieweit hält die Bundesregierung Linienverkehrsgenehmigungen für eigenwirtschaftliche Verkehre gemäß dem derzeitigen § 13 PBefG nach Wirksamwerden der PSO-VO Ende 2009 mit denselben Rechtswirkungen wie heute für erforderlich?

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist nur anwendbar, wenn die zuständigen Behörden gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen abgelten wollen. Die Bundesregierung prüft, ob an der Genehmigungspflicht in diesen Fällen und auch außerhalb des Anwendungsbereichs der Verordnung festgehalten werden soll.

4. Inwieweit hält die Bundesregierung nach Wirksamwerden der PSO-VO eine Unterscheidung in eigen- und gemeinwirtschaftliche Verkehre noch für erforderlich, und wenn ja, sollen eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge Vorrang vor gemeinwirtschaftlichen haben?

Eine Unterscheidung zwischen eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehren im bisherigen Sinne ist nach Auffassung der Bundesregierung nicht mehr sachgerecht.

5. Wie steht die Bundesregierung zur Aufrechterhaltung des Altunternehmerprivilegs im PBefG?

Ob an der Regelung des § 13 Abs. 3 PBefG festgehalten werden soll, ist noch offen. Diese Regelung dient zwar dem öffentlichen Interesse an einer zuverlässigen Verkehrsbedienung durch ein bewährtes Verkehrsunternehmen, stellt gleichzeitig aber auch eine Markteintrittsbarriere für neue Wettbewerber dar.

6. Inwieweit muss nach dem Urteil des Verwaltungsgerichts Frankfurt am Main vom 24. Oktober 2007, das einem Busbetrieb die Linienverkehrsgenehmigung entzog, weil sich dessen Tätigkeit nicht ausschließlich auf den Betrieb von Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdiensten erstreckte, das PBefG angepasst werden?

Diese Frage betrifft die Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, die nach Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 aufgehoben wird. Die Bundesregierung hält im Übrigen das zitierte Urteil nicht für zutreffend.

7. Wie steht die Bundesregierung zur Aufhebung der so genannten Geringste-Kosten-Verordnung nach Wirksamwerden der PSO-VO?

Die Verordnung ist ebenso wie der zugrunde liegende § 13a PBefG wegen des Bezuges auf die auslaufende Verordnung (EWG) Nr. 1991/69 aufzuheben. Inwieweit im Bundesrecht noch Bedarf für eine vergleichbare Regelung besteht, bedarf noch der weiteren Prüfung.

8. Vertritt die Bundesregierung die Meinung, dass die Vergaberegeln der PSO-VO und deren Schwellenwerte (1 bzw. 2 Mio. Euro) nicht einschlägig sind, sofern der nach der PSO-VO obligatorische Dienstleistungsauftrag einen Auftrag im Sinne des Kartellvergaberechts darstellt?

Nach Artikel 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind Dienstleistungsaufträge gemäß der Definition in den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG nach diesen Richtlinien zu vergeben, sofern die Aufträge nicht als Dienstleistungskonzessionen anzusehen sind. Die Vergaberegelungen des Artikels 5 Abs. 2 bis 7 sind also in diesen Fällen nicht anzuwenden.

9. Inwieweit muss nach Auffassung der Bundesregierung dort, wo eine zuständige Behörde keine ÖPNV-Bedienung (ÖPNV – öffentlicher Personennahverkehr) auf Grundlage der PSO-VO initiiert, Wettbewerb um Linienverkehrsgenehmigungen möglich bleiben?

Nach Auffassung der Bundesregierung muss die Möglichkeit erhalten bleiben, unabhängig von einer Initiative des Aufgabenträgers einen Verkehr kommerziell durchzuführen. Inwieweit der bereits nach heutigem Recht mögliche Genehmigungswettbewerb durch verfahrensrechtliche Regelungen zu verbessern ist, bedarf noch der weiteren Prüfung.

10. Wie steht die Bundesregierung zu einer Verlängerung der Linienverkehrsgenehmigungsdauer auf zehn Jahre?

14. Inwieweit hält die Bundesregierung eine Stärkung der ÖPNV-Aufgabenträger bei der Genehmigung von Linienverkehren für erforderlich, da Genehmigungsbehörden derzeit noch gegen den Willen von Aufgabenträgern Linienverkehre genehmigen können?

15. Inwieweit plant die Bundesregierung die Rechtswirkung von Nahverkehrsplänen zu ändern?

Die Fragen 10, 14 und 15 berühren in besonderer Weise die Belange der Aufgabenträger in den Ländern und bedürfen noch der weiteren Prüfung.

11. Welche Kriterien muss der nach der PSO-VO obligatorische Dienstleistungsauftrag nach Ansicht der Bundesregierung hinsichtlich der Finanzierung der Verkehrsleistung über die Voraussetzungen in Artikel 1 Abs. 4 der Richtlinie 2004/18/EG hinaus erfüllen, um als Dienstleistungskonzession bewertet zu werden und gemäß den Vergabebestimmungen der PSO-VO?

Nach Auffassung der Bundesregierung müssen keine weiteren als die Kriterien erfüllt werden, die in der Richtlinie 2004/17/EG oder 2004/18/EG genannt sind. Artikel 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bietet für eine andere Auslegung keinen Anhaltspunkt.

12. Inwieweit sind nach Auffassung der Bundesregierung die Grundsätze für die Berechnung des Ausgleichs nach § 45a PBefG und § 148 Neuntes Buch Sozialgesetzbuch (SGB IX) anzupassen, um eine Überkompensation auszuschließen?

Nach Auffassung der Bundesregierung ist keine Anpassung erforderlich. Durch die gesetzlichen Berechnungsregelungen ist sichergestellt, dass – wie von Artikel 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gefordert wird – keine „übermäßigen“ Ausgleichsleistungen gewährt werden.

13. Sind nach Ansicht der Bundesregierung die Voraussetzungen für Dienstleistungskonzession dann gegeben, wenn – abzüglich der gesetzlichen Erstattungs- und Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG und § 148 SGB IX – die weitere aus öffentlichen Mitteln gestellte Kofinanzierung mehr als 50 Prozent der Gesamtkosten der Verkehrsbedienung abdeckt?

Diese Frage muss noch geklärt werden. Sie betrifft die Auslegung der Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG und ist für die anstehende Anpassung des PBefG nicht unmittelbar relevant.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333